PRACOWNIK LOTNICTWA

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE

Redaktor odpowiedz.: CZESŁAW NOWAKOWSKI. Redaktor naczelny: BOLESŁAW MISZUŁOWICZ.

Wydawca: ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW LOTNICTWA W POLSCE.

PRENUMERATA: roczna zł. 6,—, półroczna zł. 3,—, kwartalna zł. 1,50, cena 1 zeszytu zł. 0,60. Konto w P. K. O. Nr. 17.606.

CENY OGŁOSZEŃ: Na okładce: 1/1 strona zł. 240,—, 1/2 strony zł. 130,—, 1/4 strony zł. 80,—, 1/8 strony zł. 50,—, 1/16 strony zł. 30,—. Za tekstem: 1/1 strona zł. 180,—, 1/2 strony zł. 100,—, 1/4 strony zł. 60,—, 1/8 strony zł. 40,—, 1/16 strony zł. 25,—.

Adres Redakcji i Administracji: „PRACOWNIK LOTNICTWA", Warszawa, Chmielna 5, tel. 670-37.

ROK IV. CZERWIEC—LIPIEC 1935 R. Nr. 6—7

5. XII 1867 r.



12. V 1935 r.

Józef Piłsudski żyje w sercach i umysłach naszych

Wygłoszone na Walnem Zebraniu Żałobnem, dnia 16-go czerwca 1935 r. Przemówienie Sekretarza Generalnego Zw. Zaw. Prac. Lotnictwa w Polsce red. Bolesława Miszułowicza

JÓZEF PIŁSUDSKI nie żyje!

Wieść ta błyskawicą przeszyła cały naród budząc przerażenie, zdumienie i niewiarę. Niewiarę w to, że naprawdę WÓDZ NARODU nie żyje.

Gazety, wiadomości urzędowe, komunikaty radjowe, czarne sztandary, — nic nie może przekonać o tem, że MARSZAŁEK nie żyje.

To nieprawda.

Nawet orszak żałobny, nawet spowite kirem latarnie uliczne, nawet TRUMNA okryta całunem narodowym nie może przekonać ludu o śmierci KOMENDANTA.

Jak może umrzeć NIEŚMIERTELNOŚĆ!

Przecież ludzie tylko są śmiertelni, ale MARSZAŁEK umrzeć nie może.

Tak czuły dzieci, tak czuli dorośli, starcy, kobiety, tak czuli generałowie czuwający u łoża MARSZAŁKA, tak nawet czuli lekarze, którzy urzędowo stwierdzili, że serce PANA MARSZAŁKA przestało bić.

Wszystkie objawy śmierci fizycznej zdawały się urągać „ŚMIERCI".

Nie, one dowodziły NIEŚMIERTELNOŚCI KRÓLA DUCHA.

W tym momencie zrozumieliśmy lepiej niż kiedykolwiek znaczenie słów wieszcza: „Wiara i czucie więcej mówią do mnie niż mędrca oko i szkiełko".

Wiara, którą zaszczepił JÓZEF PIŁSUDSKI, wiara w siły swego narodu, wiara we wszystko co dobre, silne i uczciwe — pozostanie w nas nazawsze.

Złożyliśmy CIAŁO JEGO na Wawelu między Króle. Złożyliśmy SERCE JEGO w Wilnie w grobie rodzinnym i złożyliśmy Mózg JEGO w srebrnej szkatule.

Złożyliśmy trzy WIELKIE SYMBOLE: Serce, Mózg i Ciało.

Istotą tych znamion: Miłość, Rozum i Praca. One tworzą DUSZĘ. Ta WIELKA DUSZA NIEŚMIERTELNA żyje i żyć będzie po wsze czasy w sercach i umysłach naszych.

Marszałek ma SERCE, które kocha i cierpi za miljony, ma Mózg, który myśli za miljony i CIAŁO, które walczyło za miljony.

ON umiał te trzy potęgi ze sobą godzić, umiał zaprządz je wspólnie do pracy dla jednego celu.

JEGO UMYSŁ ŚWIETLANY zawsze na właściwem miejscu stawiał te trzy potęgi, a gdy duch z ciałem się rozłączył, z WOLI JEGO każda na swojem miejscu spoczęła:

CIAŁO PIERWSZEGO ŻOŁNIERZA—w Krakowie, skąd ruszył z garstką wiernych po zwycięstwo.

SERCE — w onem mieście, w którem miłości się uczył, w Wilnie spoczęło obok tego SERCA przy którem był ON, zanim na świat dla WYZWOLENIA POLSKI przyszedł.

A MÓZG uczonym oddał, aby i teraz usługi swe NARODOWI i LUDZKOŚCI oddawał.

U mogiły wspaniałej lud płacze, płacze nad sobą jak osierocone dziecię. Nad OJCEM NARODU nikt nie zapłacze, bo to co się stało, było nagrodą Boską dla JEGO WIELKOŚCI.

Dane było DUSZY JEGO rozłączyć się z ciałem w chwili pełnego zwycięstwa i tryumfu, w chwili gdy oglądał owoc pracy ŻYWOTA SWEGO — POLSKĘ. — Nie tylko wolną — NIEPODLEGŁĄ, ale silną, POTĘŻNĄ, MOCARSTWOWĄ, WSKRZESZONĄ przez NIEGO i OBUDZONĄ nie tylko z niewoli swojej, ale z bezmyślności swojej i z lenistwa swego, i nauczoną rządzić się rozumnie, nauczoną rozkazywać i nauczoną słuchać.

ON przeżył epokę „Wyścigu Żelaza i Krwi“ i stworzył nową epokę, której znamieniem jest „Wyścig Pracy“.

A gdy Ujrzał uczniów swych i towarzyszy zdolnych dźwignąć brzemię odpowiedzialności, POSZEDŁ na zasłużony odpoczynek po trudach żołnierskich.

Odchodząc, raz jeszcze spojrzał na SWE DZIEŁO.

Tam, gdzie STAŁ jeszcze niedawno, na Polu Mokotowskiem i rozkazy wydawał, tam trumna stanęła JEGO, z której wyszła postać MARSZAŁKA, by przyjąć ostatnią defiladę, by przekonać się, że jest wszystko w porządku, że niema lepszej ARMJI od POLSKIEJ i, że za tą armją jest druga — liczniejsza, skupiona w ciszy i bijąca zgodnie miljonami serc w piersiach okrytych mundurkami szkolnemi i bluzą roboczą.

A nad tą ciżbą unosiły się, naszemi rękami zbudowane, eskadry orłów glinowych, na które zdawało się MARSZAŁEK ręką wskazywał mówiąc:

„Młodości! Orla Twych lotów potęga, jako piorun twoje ramię“.

A potem sto jeden salw armatnich wybiło rytm, któremu wtórowało trzydzieści miljonów serc polskich, mówiących słowa przyrzeczenia:

Śpij WODZU SPOKOJNIE, dźwigniemy brzemię odpowiedzialności, któreś dźwigał przez całe ŻYCIE TWOJE za nas wszystkich i nie ustaniemy w wyścigu pracy, a drogowskazem będzie nam testament w postaci „ŻYCIA TWEGO I CZYNÓW TWOICH“.

Tak nam dopomóż BÓG.

Po zjeździe delegatów

Poraz siódmy zebrali się delegaci z całej Polski, by obradować nad sprawami od których zależy byt pracowników lotnictwa i rozwój przemysłu lotniczego.

Zdawałoby się, że poraz siódmy omawiamy te same sprawy, w ten sam sposób, w tym samym porządku i w podobnem środowisku.

A jednak tak nie jest. Każdy rok, a nawet każdy dzień przynosi coś nowego.

Bo przecież organizacja nasza żyje i jak każdy zdrowy organizm rośnie, rozwija się.

Już z oznak zewnętrznych widać pewną różnicę. Szczegół drobny, jednak zasadniczy: Zjazd odbywa się poraz pierwszy we własnym lokalu, który mieści gościnnie stukilkudziesięciu delegatów i zaproszonych gości.

W sali zebraniowej Związku, przykrytej kirem, w głębi widnieje olbrzymi, piękny portret PIERWSZEGO MARSZAŁKA POLSKI JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO.

Barwy narodowe i czarne zdobią wnękę z pulpitem, przed którym staje Prezes Związku i odczytuje Orędzie, a następnie płomienną mowę wygłasza Redaktor Naczelny „Pracownika Lotnictwa".

Salę wypełniają w ciżbie Delegaci i zaproszeni goście z numerem żałobnym „Pracownika Lotnictwa" w ręce.

Na zakończenie przemówienia wszyscy wstają i z podniesioną ręką składają CIENIOM WODZA NARODU przysięgę na wierną służbę NIEPODLEGŁEJ.

Orkiestra pracowników lotnictwa z P. Z. L. gra Hymn Narodowy, marsza żałobnego Szopena, a następnie Pierwszą Brygadę.

Panuje nastrój poważny, połączony z głębokim żalem i zrozumieniem odpowiedzialności. jaka spadła na wszystkich obywateli po stracie WODZA.

Po przerwie rozpoczynają się obrady Walnego Zjazdu.

Prezes kol. J. MORAWSKI wita zaproszonych gości i Delegatów, poczem oddaje przewodnictwo kol. inż. CZESŁAWOWI NOWAKOWSKIEMU.

W imieniu Pana Ministra Pracy i Opieki Społecznej serdecznemi słowy wita Zjazd p. Radca ZBIGNIEW WRÓBLEWSKI, wyrażając dla prac Związku słowa uznania.

Następnie w imieniu Międzynarodowego Biura Pracy przy Lidze Narodów wita Zjazd Pani Ministrowa MARJA SOKALOWA, która w swem serdecznem przemówieniu podkreśla, że naczelnem hasłem Świata Pracy jest zasada, że PRACA NIE JEST TOWAREM I SPEŁNIENIA TEJ ZASADY ŻYCZY PANI MINISTROWA ZWIĄZKOWI, SZCZEGÓLNIE ZE WZGLĘDU NA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRACY PRACOWNIKÓW LOTNICTWA, OD KTÓRYCH ZALEŻY LUDZKIE ŻYCIE.

Obydwa przemówienia Zjazd przyjął z gorącym aplauzem, poczem Prezydjum Zjazdu w imieniu Delegatów nadało następujące depesze:

DO PANA PREZYDENTA RZPLITEJ, Zamek.

VII-y Walny Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Polsce składa PANU PREZYDENTOWI hołd i wyrazy czci najgłębszej, ślubując wytrwałą pracę dla dobra Państwa według wskazań pozostawionych Narodowi Polskiemu w testamencie przez UKOCHANEGO WODZA MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO.

DO PANA PREZESA RADY MINISTRÓW, WALEREGO SŁAWKA, I DO PANA GENERALNEGO INSPEKTORA SIŁ ZBROJNYCH, GENERAŁA EDWARDA RYDZA-ŚMIGŁEGO, wysłano depeszę tej samej treści.

Pozatem wysłano depesze do:

Pana Ministra Spraw Wojskowych, generała TADEUSZA KASPRZYCKIEGO.

Pana Szefa Departamentu Lotnictwa w M. S. Wojsk. Generała LUDOMIŁA RAYSKIEGO.

Pana Szefa Departamentu Lotnictwa Cywilnego płk. TOMASZA TURBIAKA.

Następnie uczczono przez powstanie Pierwszego Prezesa Związku ś. p. kol. płk. STACHOWSKIEGO.

Programowe obrady Zjazdu rozpoczęły się popołudniu i trwały do północy.

W czasie obrad nadeszła depesza od Pana Inspektora Pracy Doktora KOŹMIANA REITERA o astępującej treści:

„SIÓDMEMU WALNEMU ZJAZDOWI DELEGATÓW ZWIĄZKU PRACOWNIKÓW LOTNICTWA, ŚLE WYRAZY WIELKIEGO SZACUNKU I PRAWDZIWEGO POWAŻANIA DLA ICH OWOCNEJ PRA-

CY DLA DOBRA OJCZYZNY I PRACOWNIKÓW".

Materjał obrad był tak bogaty, że z uwagi na szczupłość miejsca nie może być omówiony w jednym numerze. Dla tego też w następnych numerach omówimy kolejno ciekawsze zagadnienia, które były rozpatrywane na Zjeździe, a w tym artykule podamy tylko najistotniejsze sprawy Związku, jakie wyłoniły się na Zjeździe. A sprawy te były bardzo ważne, gdyż SIÓDMY ZJAZD ODBYŁ SIĘ JUŻ NIE W TEJ EPOCE HISTORYCZNEJ POLSKI, CO POPRZEDNI, DLATEGO TEŻ I W DZIEJACH NASZEGO ZWIĄZKU ZAMKNĘLIŚMY JEDNĄ KARTĘ HISTORJI I OTWORZYLIŚMY NOWĄ.

Początkiem tej nowej epoki związkowej była zmiana statutu, do którego wniesiono uchwaloną przez VII-my Walny Zjazd, Deklarację Ideową Związku.

Obrady Zjazdu odbyły się pod znakiem reorganizacji Związku, co ilustruje przemówienie programowe Sekretarza Generalnego Związku, kol. B. MISZUŁOWICZA, który zreferował sprawy organizacyjne w obszernem przemówieniu, na wstępie którego podkreślił, że w czasach dzisiejszych toczy się walka między światem ducha a światem materji, który już dziś jest światem przeszłości. Okres dzisiejszy, to okres przeobrażeń dziejowych. Dziś na naszych oczach tworzy się historja. Dzień dzisiejszy żąda od nas szybkiej decyzji. Dziś niema czasu na nic... i dziś właśnie obowiązuje najtwardsze prawo selekcji, panujące nad całą ludzkością. Ujawnia się wielka prawda, głoszona przez JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO, że „TEN TYLKO JEST WART MIANA CZŁOWIEKA, KTO MA WŁASNE PRZEKONANIA I KTO POTRAFI WYZNAWAĆ JE CZYNEM BEZ WZGLĘDU NA SKUTKI". Dziś gdy stanęliśmy wobec zagadnienia nowego porządku uświęconego przez Konstytucję, zdać sobie musimy sprawę, że NACZELNEM HASŁEM NOWEJ KONSTYTUCJI JEST PRACA. Związki zawodowe odegrać więc tu muszą rolę decydującą. Zmusza to do skrupulatnej kontroli założeń organizacyjnych Związku i szczegółowej analizy statutu. Treść statutu dostosować trzeba do treści konstytucji, a regulaminy wzorować na rozporządzeniach wykonawczych, gdyż organizacja związków zawodowych musi stanowić naturalne rozwinięcie organizmu państwowego.

Po tym wstępie mówca przedstawia 13 punktów, dotyczących organizacji związków zawodowych, które brzmią:

1. Rozwiązać „partje polityczne".

2. Znieść pojęcie klasowości.

3. Utworzyć po jednym związku zawodowym w każdej dziedzinie pracy.

4. Wewnętrzną strukturę związków oprzeć na zasadzie centralnego zarządzania i dyscypliny organizacyjnej.

5. Zwiększyć odpowiedzialność osobistą organów zarządzających i stworzyć autorytatywną egzekutywę, bez której nie można poważnie traktować odpowiedzialności.

6. Niezrzeszonych i wyłamujących się z powszechnej dyscypliny społecznej pozbawić obrony ich interesów zawodowych.

7. Ordynacje wyborcze w związkach uzgodnić z ordynacją wyborczą do ciał ustawodawczych, ażeby stworzyć jednolity system wpływania na sprawy publiczne, począwszy od jednostki indywidualnej — członka poprzez jednostki zbiorowe wszystkich szczebli — zarządy, aż do najwyższej reprezentacji państwowej—ciał ustawodawczych.

8. Znieść wszelki separatyzm i za cel naczelny postawić sobie nie tworzenie hegemonji partyj pracowniczych w państwie, ale stworzenie z Rzplitej Polskiej rzeczywistego Państwa Pracy, które by zdolne było dźwignąć brzemię odpowiedzialności przed historją, które nań spadło po stracie Tego, który je wyprowadził z niewoli, zorganizował i niosąc w swem sercu odpowiedzialność za cały naród, powołał Go do wyścigu pracy.

9. Zważywszy że szerokie rzesze pracownicze nie mają w gruncie rzeczy żadnych przekonań politycznych, ani ambicyj partyjnych, a jedynem ich pragnieniem jest zaspokojenie elementarnych potrzeb życiowych i sprawiedliwy podział dóbr, należy je uświadomić w tym kierunku, że pragnienia ich są także pragnieniami Państwa i że tylko w oparciu o silne Państwo i silny Rząd można zbliżyć się do ideałów, głoszonych przez wszystkich socjologów i ekonomistów świata.

10. Rozwiać złudzenia, głoszone przez zakłamanych przewódców partyjnych, którzy za cenę bałamucenia mas, szerzenia

paniki, siania niezgody, osiągają korzyści osobiste.

11. Znieść tę prywatę można w sposób prosty:

a) Zakreślić ramy organizacyjne dla związków zawodowych. Podzielić cały rynek pracy, na dziedziny złączone wspólnotą interesów zawodowych i to nie tylko pod kątem widzenia interesów tych, czy innych ugrupowań, ale przedewszystkiem pod kątem widzenia dobra Państwowego.

Dlatego też dewiza: Jeden związek w jednym zawodzie wymaga poważnego zastanowienia sią przy ustalaniu podziału rynku pracy na poszczególne dziedziny. Lista rzemiosł wydaje się być niedostatecznem kryterjum podziału.

12. Utworzyć następnie sieć związków opartych na zasadach wyżej wyłuszczonych i obdarzyć je prerogatywą niezbędną do wykonywania zadań, dla których zostały powołane.

W tym wypadku związki już istniejące będą miały możność dostosować się do zakreślonych ram, wnosząc w ten sposób uprzednio osiągnięte wartości.

13. Te oczywiście związki, które nie zechcą, lub nie potrafią dostosować się do zakreślonych ram, nie otrzymają żadnych prerogatyw, ani żadnej opieki państwa i dlatego zginą śmiercią naturalną, tracąc ze swych szeregów członków, którzy zrozumieją wreszcie i odczują, całą bezużyteczność organizacji, w której członkowie są dla zarządu, a nie zarząd dla członków.

Powodzenie całej tej akcji zależne jest oczywicie od wartości moralnych i zdolności wykonawców. Największy nacisk kładę tu jednak na wewnętrzną dyscyplinę i autorytatywną sankcję rozsądnie, lecz bezwzględnie wykorzystywaną przez czynniki obarczone odpowiedzialnością społeczną i osobistą, za całokształt podjętych prac.

Takie są ogólne wytyczne zdaniem mojem, dla reorganizacji ruchu zawodowego w Polsce.

Przechodząc teraz skolei do naszego Związku Pracowników Lotnictwa, muszę stwierdzić co następuje:

1. Związek nasz z założenia swego, statutowo, jest związkiem o t. zw. przekroju pionowem, i pozbawiony jest klasowości.

2. Jednak statut związku posiada jeszcze wiele usterek natury zasadniczej.

Już w samych „celach związku" ujawnia się pozostałość po związkach klasowych. Na pierwszem miejscu stoi tu obrona interesów zawodowych swych członków. Podczas, gdy na naczelnem miejscu stać winno „Dobro Rzplitej", „Rozwój lotnictwa polskiego" i „możność wpływania na sprawy publiczne w Państwie", a następnie dopiero obrona interesów swych członków w ramach ustawodastwa ochronnego, na którego tworzenie Związek posiadał by wpływ przez udział w życiu publicznem Państwa.

3. Związek nasz obejmuje jedną z najważniejszych dziedzin życia państwowego: Obrona Kraju, Komunikacja i najszlachetniejszy sport, kształtujący wolę i kulturę fizyczną.

3. Związek nasz obejmuje przemysł ilościowo jeszcze mały, lecz mający przed sobą największe możliwości rozwoju liczebnego.

4. W kształtowaniu się tego rozwoju Związek nasz ma prawo i obowiązek brać najżywszy udział i ma możliwości po temu.

5. Zw. nasz, prócz spraw zawodowych może spełnić poważną rolę czynnika ułatwiającego mobilizację przemysłu lotniczego, gdy Państwu będzie tego potrzeba.

6. Stwierdzić jednak muszę, że Związek nasz dziś jeszcze nie stoi na wysokości zadania, ażeby mógł tak poważne prace podjąć. Więcej jeszcze powiem, nie może on sprostać nawet najprymitywniejszym swym obowiązkom. A głównym tego powodem jest brak konsolidacji wewnętrznej, rozluźnienie organizacyjne, brak karności, słowem te wszystkie wady, które pokutują w naszym narodzie i które wiele już szkody wyrządziły na wszystkich odcinkach życia zbiorowego. Powiedzieć też muszę, że nieopanowanie całości przez zarząd Główny dopuszcza częstokroć do głosu w Oddziałach demagogję i wraz z nią te wszystkie metody postępowania, które kłócą się z założeniami naszego statutu.



Uczestnicy VII-go Walnego Zjazdu ZZPL. w Polsce przed siedzibą Związku.

7. Praktyka ubiegłej kadencji wykazała, że interwencje Zarządu Głównego były przeważnie skuteczne i wykonywane zgodnie z założeniami naszemi w sposób godny organizacji państwowotwórczej. Mam tu na myśli interwencję dla Oddziału Poznańskiego i dla Oddziałów Pomorskich wobec władz wojskowych i interwencję wewnętrzną w oddziale Biało-podlaskim, oraz samo uporządkowanie tego Oddziału.

8. Jednocześnie stwierdzić muszę, że w tych Oddziałach, w których Zarząd Gł. nie mógł interwenjować osobiście, a to z powodu braku środków materjalnych, interwencje lokalne wypadły fatalnie.

W Związku naszym przejawia się jeszcze gdzie niegdzie separatyzm, prywata, nieposzanowanie statutu, wszystko to przebija przez samowolne zaskakiwanie i stawianie czynników odpowiedzialnych za całokształt spraw Związku wobec faktów dokonanych.

Wyciągnełem wniosek z tych faktów, że Związek nasz jakkolwiek dobry w swych założeniach, okazał się słaby w wykonaniu swych idej.

Widocznym objawem tej niemocy jest choćby to, że Związek nie potrafił w krytycznym momencie obronić nawet swych reprezentantów przed intrygami i terrorem szkodników Państwa, którzy na terenie Państwowych Zakładów Lotniczych uprawiali dla celów prywatnych pracę wywrotową, wprowadzając w błąd władze, nie licząc się z tem, że narażają Skarb Państwa na straty i Zakłady na przerwę w regularności pracy, oraz że podrywają prestige władz, że budzą do tych władz niechęć i brak ufności, że stwarzają atmosferę bojaźni, przymusu i terroru wśród pracowników lotnictwa, tak ujemnie odbijającą się na samej produkcji.

Zwolnionych nagle bez podania powodów 8-miu pracowników, wśród nich i zasłużonych działaczy związkowych, jest błędem nie tylko tych Zakładów, ale i Związku, który nie miał dość siły, aby dopomóc władzom do ujawnienia

rzeczywistego stanu rzeczy i obronienia swych członków.

10. Szukając przyczyn tej niemocy podkreślam raz jeszcze brak konsolidacji wewnętrznej i zastanawiam się nad tem, czy jedną z tych przyczyn nie jest to, że Związek nasz stanowi wspólną reprezentację pracowników fizycznych i umysłowych.

Związek nasz pod tym względem jest placówką pionierską, bo jest pierwszym związkiem, który zastosował w Polsce tę strukturę. I takie ponoć mają być związki zawodowe przyszłości.

Narazie jednak Związek nasz jest między dwiema epokami. Z jednej strony bowiem związki niepartyjne i nieklasowe nie mają jeszcze żadnych prerogatyw i żadnej możności wpływania na sprawy publiczne, z drugiej zaś strony nie może się spodziewać nasz Związek solidarności u związków klasowych w przeddzień ich upadku na rzecz takich właśnie związków jak nasz.

Zachodzi więc pytanie zasadnicze:

Przetrwamy, czy nie przetrwamy?

11. Wtem miejscu postawiłbym sprawę kategorycznie.

Zmierzmy swe siły. Albo jesteśmy w stanie prowadzić robotę pionierską. A praca taka wymaga olbrzymich wysiłków. I potrafimy zdobyć się na bezwzględne tępienie prywaty, partyjności, demagogji i z drugiej strony, tchórzostwa i tworzyć będziemy silne, zwarte i karne kadry ludzi, którzy za najwyższy swój cel mają dobro Państwa, albo jeśli nie potrafimy tego dokonać, to przyznajmy się do tego otwarcie i pójdźmy każdy w swoją stronę. Pracownicy fizyczni do ruchu klasowego, a pracownicy umysłowi luzem, lub do zrzeszeń towarzyskich.

12 Co niektórych członków jeszcze trzyma przy związku? Odpowiem. Niepewność. Przeczuwamy bowiem, że partje zginą, że prędzej, czy później klasowość także skazana będzie na zagładę. Więc może... Właśnie to może trzyma niektórych przy związku, ale tak dłużej być nie może.

13. Albo w prawo, albo w lewo. Trzeba się na coś zdecydować. Bierność jest bardziej szkodliwa od przeciwdziałania. Trzeba mieć i w tym kierunku własne przekonania i mieć siłę wyznawać je czynem bez względu na skutki.

Wybierajmy więc tak, czy inaczej, według przekonań naszych. Bo związek, żeby nie był fikcją, to musi mieć wyraźne oblicze i musi być zgoda między tem, co jest napisane w statucie i tem, co się robi.

Przy wyborze kierunków pomnijmy tylko jedną rzecz, że wszystko, co słabsze i nieprzystosowane do stale zmieniających się warunków bytu musi zginąć, bo przez nieubłagane prawo selekcji na śmierć skazane zostało.

Miejmy więc odwagę wypowiedzieć bezwzględną walkę wszelkiej prywacie, partyjnictwu i klasowości.

Pewni swych sił opartych na świadomych członkach Związku, których jest znaczna większość, stwórzmy karne szeregi pracowników lotnictwa, zjednoczone w jednym Związku Zawodowym, który za cel najwyższy ma

DOBRO

RZECZYPOSPOLITEJ.

To jest nasze prawo i nasz najświętszy obowiązek.

Powyższe przemówienie Zjazd przyjął z gorącym aplauzem, poczem uchwalono Deklarację Ideową Związku następującej treści:

III. CELE I OGÓLNY CHARAKTER ZWIĄZKU.

§ 3.

Związek jest organizacją bezpartyjną i jednoczącą wszystkich pracowników lotnictwa bez różnicy płci, a przez to stanowiącą wspólne przedstawicielstwo pracowników umysłowych i fizycznych wszystkich zawodów, zatrudnionych w lotnictwie.

§ 4.

NAJWYŻSZYM CELEM ZWIĄZKU JEST DOBRO PAŃSTWA.

W wykonaniu tego celu Związek dąży do: a) wpływania na sprawy publiczne Państwa w zakresie określonym przez ustawy, w szczególności zaś na sprawy z dziedziny ustawodawstwa ochronnego, organizacji pracy i gospodarstwa narodowego, b) współdziałania z Władzami Państwowemi w pracy nad rozwojem lotnictwa polskiego i tworzenia kadr fachowych pracowników i uczniów we wszystkich dziedzinach związanych z lotnictwem.

§ 5.

Bezpośrednim celem Związku jest stanowienie rozjemstwa w sprawach zawodowych w granicach ustawodawstwa ochronnego, obowiązujących przepisów i najwyższych celów Związku, ochrona interesów zawodowych i ekonomicznych swych członków, popieranie wszelkich niesprzecznych z prawem usiłowań, zdążających do poprawy ich stosunków pracy i płacy, budzenie poczucia wspólności i jedności, wreszcie udzielanie członkom pomocy moralnej i materjalnej.

§ 6.

W wykonywaniu swych celów Związek dąży do: a) uzyskania jak najodpowiedniejszych, i najracjonalniejszych warunków pracy i płacy, ustawodawstwa ochronnego i ubezpieczeń społecznych, b) likwidowania wszelkich zatargów zawodowych w drodze rozjemstwa, c) wykonywania kontroli nad warunkami pracy i płacy oraz czuwania nad moralną i społeczną wartością pracy i wytwórczości przedsiębiorstw przemysłu lotniczego, d) podniesienie poczucia godności obywatelskiej i osobistej członków, wspólności interesów moralnych i materjalnych, szerzenia wychowania obywatelskiego, oświaty, kultury moralnej i fizycznej w jaknajszerszym zakresie, e) tworzenia akcji zmierzającej do gospodarczego rozwoju kraju, popierania kooperatyw spożywczych i wytwórczych, walki z lichwą, spekulają żywnościową i mieszkaniową oraz tworzenia akcji samopomocy zapomogowej.

§ 7.

Środkami do osiągnięcia zakreślonych celów są:

a) uczestniczenie zgodnie z przepisami ordynacji wyborczej w wyborach do ciał ustawodawczych, stawianie własnych kandydatów do izb pracy, przewidzianych w art. 76 Konstytucji, instytucyj ubezpieczeń społecznych, sądów pracy, biur pośrednictwa pracy i wszelkich pracowniczych instytucyj reprezentacyjnych oraz udział w wyborach do wspomnianych organizacyj i instytucyj;

b) składanie memorjałów i opinji władzom kierowniczym przemysłu lotniczego w sprawach objętych niniejszym statutem, odbywanie konferencyj i utrzymywanie ścisłego kontaktu z wymienionemi władzami;

c) tworzenie stałych komisyj arbitrażowych do załatwiania sporów, wynikłych między przedsiębiorstwami i pracownikami, — członkami Zwązku i zawieranie umów zbiorowych;

d) tworzenie wydziałów i sekcyj zawodowych, których zadaniem jest opinjowanie w sprawach, dotyczących poszczególnych gałęzi pracy członków Związku i wypracowywanie planów poprawy stosunków pracy i płacy;

e) urządzanie zebrań członków;

f) zakładanie bibljotek, urządzanie kursów dokształcających, odczytów;

g) wydawanie własnych pism zawodowych, podręczników, książek i odezw;

h) popieranie kas zapomogowych i spółdzielni, tworzenie funduszów dla osiągania celów Związku;

i) urządzanie i prowadzenie biur pośrednictwa pracy przy zachowaniu przepisów o społecznym pośrednictwie pracy;

k) udzielanie członkom porady i pomocy prawnej w sprawach, wynikłych ze stosunków pracy lub działalności związkowej;

l) zakładanie klubów sportowych i towarzyskich;

m) prowadzenie ewidencji członków Związku i ich kwalifikacji podług zawodów i kategorji;

n) zakładanie oddziałów Związku, działających na podstawie wydanego regulaminu.

SILNE LOTNICTWO TO SILNA POLSKA

Ogłoszenie

Na liczne zapytania skierowane do Redakcji; czy Związek należy do jakiejś Organizacji międzyzwiązkowej, podaje się do wiadomości, że:

Związek Zawodowy Pracowników Lotnictwa w Polsce jest organizacją zawodową niezależną, obejmującą zasięgiem swej działalności i swą siecią organizacyjną teren całej Rzplitej.

Związek Zaw. Prac. Lotn. rządzi się własnym statutem zarejestrowanym w Ministerstwie Opieki Społecznej.

Ani do Związku Związków Zawodowych, ani do **żadnej** innej **centrali klasowo-związkowej Związek Zaw. Pracown. Lotnictwa nie należy i nigdy nie należał.**

Polityka organizacyjna Związku Zaw. Prac. Lotnictwa w Polsce jest zupełnie samodzielna i przystosowana do warunków pracy istniejących w przemyśle obronnym wogóle, a w szczególności do przemysłu lotniczego.

Najwyższym celem statutowym Związku Zaw. Prac. Lotn. w Polsce jest:

DOBRO PAŃSTWA

Zarząd Główny
Zw. Zaw. Pracown. Lotn. w Polsce

KRONIKA ZAWODOWO-SPOŁECZNA

Z dniem 1-go lipca 1935 r. weszły w życie postanowienia Kodeksu Zobowiązań, dotyczące umowy o pracę. Ponieważ obok postanowień Kodeksu obowiązują przepisy dekretów z 1928 r., zachodzą poważne rozbieżności między normami kodeksowemi a nowemi dekretami. Zagadnienie to, żywo obchodzące ogół pracowników, poruszymy w następnym numerze w dziale „Wiadomości społeczno-zawodowe", zaznaczając, że przepisy Kodeksu stanowią nową zdobycz świata pracy.

WIADOMOŚCI TECHNICZNE

CELLONY LOTNICZE

Tkaniny, któremi pokrywa się samolot, a przedewszystkiem jego skrzydła, są impregnowane i lakierowane specjalnemi lakierami, których zadaniem jest stworzenie powierzchni nieprzepuszczalnej dla powietrza oraz nadanie tkaninom szeregu właściwości, które rozpatrzymy poniżej.

W pierwszych czasach rozwoju lotnictwa w użyciu były lakiery kauczukowe, kazeinowe, olejne, albuminowe, żelatynowe, żywiczne i lakiery sporządzone na podstawie pochodnych celulozy, czyli błonnika. I tylko te ostatnie zdały egzamin przydatności tak dobrze, że dziś używa się je prawie wyłącznie.

Poraz pierwszy Chanute zastosował pochodną celulozy, mianowicie jej azotan zwany pospolicie nitrocelulozą. Przy licznych zaletach, lakiery przyrządzone na tym surowcu posiadały poważną wadę, mianowicie łatwą palność. W poszukiwaniu za materjałem niepalnym, lub słabopalnym w roku 1912 dokonano pierwszych prób z lakierami przyrządzonemi na innej pochodnej celulozy, na jej octanie, zwanym inaczej acetocelulozą.

Lakiery lotnicze acetocelulozowe, czyli cellony rozpowszechniły się bardzo i na długi czas zdobyły monopol, usuwając nitrocelulozę.

Po wojnie europejskiej, która przyczyniła się tak bardzo do rozwoju i spotężnienia lotnictwa, przekonano się, że cellony nitrocelulozowe posiadają szereg zalet, których brak acetocelulozowym, a zmniejszenie palności pierwszych uzyskać można przez wprowadzenie do ich składu pewnych substancyj. To też dziś nitroceluloza używana jest, z małemi wyjątkami przez lotnictwo wszystkich krajów. Nawet Francja, która najdłużej trzymała się przy acetocelulozie, używa dziś nitrocelulozy.

Zastanówmy się teraz nad właściwościami, jakie winny posiadać powierzchnie aparatu lotniczego.

Na płaszczyzny nośne w czasie lotu działa silny napór powietrza. W czasie ewolucyj lotniczych, do których zmusza lotnika, jak wiemy nietylko ambicja sportowa, ale i taktyka dzisiejszej walki powietrznej, ciśnienie powietrza wzrasta bardzo znacznie. Prócz tego uderzają w aparat z niemałą siłą podczas lotu krople deszczu, czy opadów atmosferycznych w innej postaci. Płótno lotnicze, którem samolot jest pokryty musi posiadać w pierwszym rzędzie dużą wytrzymałość mechaniczną. Używa się dlatego płócien specjalnych, a ich wytrzymałość na rozerwanie podnosi się wydatnie przez impregnację i powlekanie cellonami.

Dla uzyskania elastyczności lotu, tak potrzebnej np. przy uderzeniach wiatru lub ewolucjach, płaszczyzny nośne aparatu powinny być elastyczne. Płótno pokrywające aparat jest samo przez się mało elastyczne. Zaletę tą nadaje mu błona lakierowa sklejająca włókna tkaniny.

Włókna tkaniny są hygroskopijne, wchłaniają one nietylko spadłe krople deszczu ale i parę wodną z powietrza. Tkanina przybiera na wadze, a co ważniejsze traci odporność mechaniczną.

I znowu zadaniem cellonów lotniczych jest przeciwdziałanie tej niepożądanej właściwości tkaniny. Woda zwilża tylko powierzchownie tkaniny lakierowane i ścieka z niej, albo szybko paruje.

Podobną odporność wykazywać musi powierzchnia samolotu w stosunku do mieszanek pędnych i olejów smarowych. Tej odporności nie posiadały między innemi, używane dawniej lakiery olejne, kauczukowe, żywiczne.

Promienie słoneczne wywierają wpływ natury chemicznej na powłokę samolotu. Przedewszystkiem promienie ultrafioletowe niszczą włókna tkaniny i błonę lakierową. Zwłaszcza w wyższych warstwach atmosfery, gdzie kurz i inne zawiesiny stałe nie pochłaniają fal krótszej części widma słonecznego — działanie promieni ultrafioletowych jest specjalnie silne. Zaletą dobrego cellonu jest możliwie najwyższa światłoodporność.

Innym czynnikiem niszczącym są wahania temperatury, którym podlega samolot. W czasie lotu istnieją b. zmienne warunki termiczne i samolot z górnych warstw atmosfery np. o małej wilgotności, a silnej insolacji wpada nagle w strefę chłodnego deszczu, śniegu lub chmurę złożoną z kropel wody przechłodzonej, lodziejącej na skrzydłach, potem znowu dostaje się w warstwy powietrza suchego i ciepłego. Połączenie wahań temperatury i wilgotności o tak znacznej amplitudzie wywiera szczególnie silne działanie niszczące i oczywiście jaknajwiększa odpor-

ność na te czynniki jest zaletą pierwszorzędnej wagi, jaką posiadać muszą cellony lotnicze.

Przytem wszystkiem pokrycie lakierowe musi być jaknajlżejsze, aby nie zwiększać nadmiernie ciężaru samolotu. Głównie dlatego lakiery kauczukowe nie mogły się przyjąć w lotnictwie. Gdy bowiem przyrost ciężaru po cellonie nitrocelulozowym wynosi na 1 m^2 płótna 120 do 180 gr, lakiery kauczukowe dają przyrost wagi od 200 do 280 gr na 1 m^2.

Nie spełniały one jeszcze jednej ważnej zalety, jaką jest gładkość powierzchni samolotu zmniejszająca tarcie powietrza. Cellony celulozowe dają powierzchnię jednorodną, gładką, prawie szklistą i ułatwiająześlizg powietrza.

Piszemy: „dają powierzchnię jednorodną, są odporne na działanie promieni ultrafioletowych i t. d." Musimy zrobić małe zastrzeżenie: o ile są właściwie przyrządzone.

Widzimy ile zalet potencjalnie ukrytych muszą posiadać cellony przed ich nałożeniem na powierzchnię samolotu. Długą drogę przebyła technika lakiernicza zanim osiągnęła tak wysoki poziom.

Dr. A. B.

Nasze bolączki

OD REDAKCJI.

Na ogólne życzenie naszych Czytelników wprowadzamy nową rubrykę.

Oddawna już słyszeliśmy głosy, ażeby w Pracowniku Lotnictwa opisywać nasze bolączki w sposób lekki, wesoły.

Z prawdziwą więc radością witamy nowego naszego współpracownika „Wieszka", który częściowo zapełni tę lukę, jaką odczuwali nasi czytelnicy.

Tak więc Wieszek będzie z Wami rozmawiał w „Pracowniku" co miesiąc w rubryce „Nasze bolączki" zasmucając Was do śmiechu i rozweselając do łez.

Dziękujemy „Wieszkowi" za zaofiarowane usługi i życzymy, ażeby go wszyscy czytelnicy szczerze polubili.

PRZY KIELISZKU

Ciężka to dola, być reporterem. Ani się nawet napić spokojnie nie można. Wciąż człeka prześladuje ten jego zawód.

Naprzykład w ubiegłą sobotę. niby po wypłacie, idę sobie przez ulicę Chmielną z pobożnym celem, żeby wpaść do Związku i zagrać w piramidkę na tym koślawym bilardzie związkowym. Kiepski, bo kiepski bilardzisko, ale mimo to ludziska grają, a przedemną jeszcze dwie kolejki. Cóż robić, z dwojga złego wybieram to lepsze. Bo wszak wiedzieć trzeba, że bilard to w związku na dole w suterynie stoi, a na parterze to jest bufet, niby taki sobie skromny bufet, gdzie zagrycha niedroga, a wedle monopolu, to się wi.

Feluś, co miał być partnerem moim od bilardu, już tam się rozporządził i dwa bigosiki jak z bicza trzasł, a tuż buteleczka czystej, jak kryształ lśni się i mieni cudownemi barwy.

Co tam dużo gadać, dobra wódka nie jest zła, powiada Feluś i ma rację. I wszystko by było w porządku, gdyby nie ten mój przeklęty zawód. Brr... reporter.

Feluś mądrze gada, a ja ani rusz, tylko mię ciekawi o czem tam przy sąsiednim stole gadają.

I zgadnijcie o czem?

O umowie zbiorowej. Trącam Felka w łokieć, a on choć nie reporter, też uszu nadstawia. Słuchamy, zwilżając raz po raz gardło gorzałą i nic nie mówimy. A oni tam w ten niby sposób rozprawiają:

— Mundek, to powiadasz, że będzie umowa zbiorowa?

— A juści Kaziu, musowo. Słyszałem, że te przemysłowce to nawet coś tam o wyższych stawkach mówili. Tylko czekać a umowa będzie. Ty to nigdy nie wierzysz, bo niewykształcony jesteś. Ja widzisz skończyłem pięć klas loterji państwowej i Akademję ku czci święta robotniczego, to wiem jak się takie mądre rzeczy robi.

Widzisz Kaziu, tam tylko jeszcze są potrzebne

formalności, a ta robota czasu wymaga, na szlifierce obrabiać ją trzeba i to na mokro.

No więc, Mundek, powiadasz, że będzie umowa?

Będzie!

No to pod tę umowę. Panie ober jeszcze pół buteleczki — na mój rachunek.

Tak to lubię, Kaziu, zaraz widać, żeś chłop rozumny, ale to już trzecia na twój rachunek. Czekaj no. Panie ober, jeszcze raz pół butelki na moją krychę i dwa grzybki na wykałaczce.

Tu głosy ucichły na chwilę i tylko lekkie parskanie po odjęciu kieliszka od ust przerywało grobową ciszę, a potem: znów słychać głos Kazika:

Mundek!?

A czego tam?

Powiedz Mundek, tyś był zagranicą na robotach, jak tam jest w tym świecie robotniczym?

O kiepsko jest tam, kiepsko. Za byle co człeka na pysk wyleją i nawet nie zapłacą, a z tą głodną inteligencją, to jeszcze gorzej. Taki ci jeden z drugim słodki syn krzywo spojrzy na którego i gotów. Kierownicy chwalą, dyrekcja chwali i tu naraz pan portjer niżej się kłania jak zwykle i powiada, że tam w kasie interes mają. Uważasz bracie, idziesz ty do kasy, a pan kasjer jakiś taki bardzo grzeczny, do rany go przyłożyć, daje ci kopertę z forsą i to odrazu za trzy miesiące zgóry, ot co za szczęście i powiada: Szkoda, taki pan był lubiany i wylewają. A nie wie pan za co?

Nie wiem.

I choćbyś zdechł człeku z ciekawości, to nie powiedzą.

Chyba, że gdzie przy kieliszku podsłuchasz, to usłyszysz: „A taki chce być hardy bracie, poczekaj, już ja mam na tyle siły, żeby każdego z fabryki usunąć, kto dla mnie jest niewygodny".

I wtedy to wiesz bracie dla czego cię wylell, a co wiesz , to dla siebie, prywatnie, nic ci to nie pomoże.

Jesteś zwolniony bez podania powodów. Tak Kaziu!

Tak. Nie jest dobrze zagranicą na tych tam robotach.

Kazio posmutniał i nieśmiało pyta? Mundek„ tyś stary robociarz, ja dopiero zaczynam. Powiedz mi, czy i u nas takie praktyki się odprawia?

Mundek odwrócił twarz w lewo, ściągnął brwi, wypił „angielkie" czystej, chrząknął i cichym głosem powiada.

Kaziu! toć głupie pytanie mi zadajesz. Jakżeby to w wolnej Polsce„ w państwie demokratycznem i ty byś pomyślał.

U nas to tylko prawda góruje. Wszyscy się kochają, jak w jednej rodzinie, intryg żadnych niema, toć przecie lotnictwo, oczko w głowie przemysłu obronnego, u nas to jak w raju, a zresztą sam się przekonasz; tylko popracuj tak jak ja szesnaście lat na jednem miejscu z takiem poświęceniem jak ja, to ci nic grozić nie będzie.

Tu się Kazik zerwał z miejsca i krzyknął:

Mundek, co ci jest? Czegoś zbladł, może ci nie dobrze?

Komóż dziś jest dobrze, wycedził Mundek i osunął się na krześle.

Przyskoczył kelner, zrobił się wrzask, my z Felkiem od stolika skoczyli i na ratunek idziemy, ale nic z tego, Mundek jeno białaka na wierzch wywalił i lekko drżał na całem ciele, a w ręku ściskał jakiś papier.

Ja mu ten papier z ręki cichaczem wydarłem i do kieszeni schowałem.

Przyszedł lekarz, sprawdził puls, kazali wyjść z pokoju, przynieśli gromnicę, ale Mundek już nie miał władzy żeby ją w garść ująć i... na księdza się już nie doczekał.

Różnie potem ludziska mówili. Z pijaństwa. Ze „stosonków" rodzinnych, a może... z miłości.

— — — — — — — — —

Tak. Mieli rację. Jakem przeczytał ten papier, co u Mundka wydarłem, a w którym stojało:

Niniejszym komunikujemy, iż z dniem takim a takim zostaje WPan zwolniony z n/Zakładów z 3-y miesięcznem odszkodowaniem i za miesięczny urlop wypoczynkowy za taki to a taki rok.

— — — — — — — — —

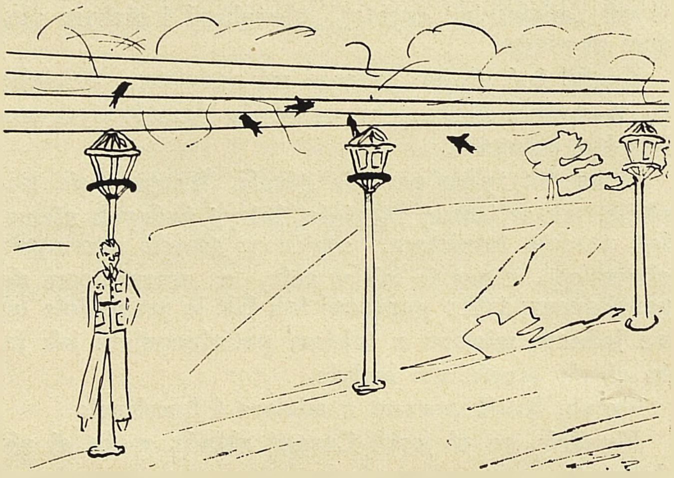
Tak. Ludzie mieli rację. Mundek umarł z miłości— z miłości do prawdy, bo Mundek kochał swój naród, swoją rodzinę, swoich kolegów, „swoją" fabrykę i swój Związek, a nadewszystko Mundek kochał prawdę, Mundek umarł z miłości.

Brrr... podły jest ten zawód reportera.

Wieszek.

Praca wogóle, a tembardziej w lotnictwie, tylko wtedy może być wydajna, jeśli będzie się odbywać w warunkach higjeny i to nie tylko fizycznej, ale przedewszystkiem moralnej.

HUMOR WISIELCA.



Feluś, jak pragnę podwyżki! Dobrze że cię widzę. Nie wiesz ty co tam porabiają ci nasi koledzy, co to ich z PEZETELA zwolnili?

Juści że wiem.

!?

Uczą się.

Czego, znów się uczą, już są przecie dobrze kształcone, bo jak mówią na warsztacie i na biurach, toć to najzdolniejsze pracowniki i przez Dyrekcję i przez kolegów chwalone.

Jak powiadam, że się uczą, to rychtyk, że nie inaczej. A wiesz czego się uczą — abecadła.

!?

A no tak:

„A B E C E“, chleba chcę!
A lotnictwa nie porzucę,
Bo się znam na „S Z T U C E“.

A skądże ty Felek wszystko to wiesz?

Ee frajer z ciebie Wieszek, a tyś jeszcze nie wiedział? Toć to już o tem dawno „W R Ó B L E“ na dachu gadają.

Oj te plotki, ploteczki.

Wieszek.

Organizacja Związku Zawod. Pracow. Lotnictwa w Polsce

ODDZIAŁY STOŁECZNE:

I. Państwowe Zakłady Lotnicze, Puławska 2-a.
II. Polskie Linje Lotnicze „Lot“, Port Lotniczy — Okęcie.
III. Park 1 pułku lotniczego, Okęcie.
IV. Fabryka pomoc. dla przem. lotniczego i samoch. Steinhagen i H. Stransky, Kazimierzowska 61.
V. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze — Okęcie.

ODDZIAŁY PROWINCJONALNE:

Poznań, Mylna 6 m. 5.
Toruń, Szosa Chełmińska 49/51.
Bydgoszcz, Lubelska 11 m. 9.
Lwów, Związek Zaw. Pracowników Lotn. w Polsce, Poczta Nr. 22.
Lida, Park 5 Pułku Lotn.
Kraków, Park 2 Pułku lotniczego.
Katowice, Port lotniczy.
Grudziądz, Droga Łąkowa 55.
Jabłonna Legjonowa, Wojsk. Wytwórnia Balonowa
Lublin, ul. Zamojska 27.
Biała Podlaska, Podlaska Wytwórnia Samolotów.
Dęblin — Irena, kolonja Dąblin 17. (Dom Nasarzewskiego).

KOMUNIKATY ZARZĄDU GŁÓWNEGO

Pan Generał Bryg. Pilot inż. **Ludomił Rayski,** Szef Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. nadesłał do Zarządu Głównego Związku następujące pismo:

Przesyłam na ręce Panów podziękowanie dla Prezydjum i Uczestników VII Walnego Zjazdu Delegatów Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Polsce za przesłaną mi depeszę. Życzę równocześnie pełnej realizacji dążeń, tak pięknie wyrażonych w nadesłanem ślubowaniu.

ZMIANY PERSONALNE W LOTNICTWIE.

Dotychczasowy Kierownik Zaopatrzenia Lotnictwa pułk. inż. **H. Abczyński,** został powołany na stanowisko zastępcy d-cy Lotnictwa dla spraw zaopatrzenia.

Na stanowisko Kierownika Zaopatrzenia Lotnictwa został powołany b. Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego płk. **Czesław Filipowicz.**

AWANSE W LOTNICTWIE.

Płk. pilot inż. **Czesław Filipowicz** zaawansował ze stopnia podpułkownika na stopień pułkownika.

W uznaniu wielkich zasług położonych przez Pana Pułkownika Czesława Filipowicza dla rozwoju Polskiego Lotnictwa, Zarząd Główny przesłał depeszę gratulacyjną spowodu Jego awansu.

W odpowiedzi Pan płk. **Czesław Filipowicz** przesłał pismo następującej treści:

Wielce Szanowny Panie Prezesie!

Przesyłam Panu i PP. Członkom Zarządu serdeczne podziękowanie za przesłane mi życzenia.

(—) Cz. FILIPOWICZ.

I. SKŁAD ZARZĄDU GŁÓWNEGO Z. Z. P. L. W POLSCE.

Wybrany na Walnym Zjeździe kol. Prezes **Pryszcz Wiktor** złożył swój mandat dnia 5 lipca b. r. spowodu słabego stanu zdrowia.

Wobec tego wybrany na VII Walnym Zjeździe delegatów Zarząd ukonstytuował się w sposób następujący:

P. o. Prezesa, Inż. **Czesław Nowakowski,**
I v-prezes, **Edward Mijakowski,**
Sekretarz Generalny, **Bolesław Miszułowicz,**
Skarbnik, **Marjan Kantorek,**

Członkowie: **Stanisław Wojciechowski, Tomasz Macioszek, Stanisław Kruszana, Władysław Gubernat.**

Zastępcy człon. Zarządu: **Marjan Angerman, Józef Burch, Stanisław Damski.**

2. SKŁAD KOMISJI REWIZYJNEJ.

Komisja Rewizyjna ukonstytuowała się w sposób następujący:

Przewodniczący, **Czesław Wiśniewski,**

Członkowie Komisji: **Mieczysław Hon, Teofil Kulesza,**

Zastępca człon.: **Władysław Sobczyński, Józef Effenberg.**

3. SKŁAD SĄDU POLUBOWNEGO:

Sąd Polubowny ukonstytuował się w sposób następujący:

Przewodniczący, **Ignacy Morawski,**

Członkowie Sądu: **Stanisław Stanecki, Franciszek Szadkowski, Aleksander Bochyński, Stanisław Niestrawski.**

Zastępca człon.: **Józef Jasiński, Aleksander Ciota, Władysław Skura.**

4. WYBORY DO SENATU.

Na podstawie art. 2 pkt. 3 lit. b), c) i d) Ustawy o Ordynacji Wyborczej do Senatu z dnia 8 lipca r. b. (Dz. Ust. R. P. Nr. 47, poz. 320). Członkom Zarządu Głównego i Prezesom Oddziałów przysługuje prawo wybieralności i wyboru do Senatu.

Zarząd Główny apeluje do wszystkich Kolegów, którym prawo to przysługuje zarówno z tytułu piastowanego mandatu Związkowego, jak i z innych tytułów, ażeby dopełnili swego obowiązku obywatelskiego i ażeby **bezwzględnie wzięli udział w głosowaniu.**

5. OBCHÓD ROCZNICY 6-GO SIERPNIA.

Zarząd Główny uchwalił, że w roku bieżącym cały Związek uczci uroczyście 21-ą rocznicę wyruszenia Pierwszej Kadrówki z Krakowa.

W sprawie tej będzie przesłany specjalny Komunikat, w którym będą podane szczegółowe instrukcje, wykonawcze.

6. RADCA PRAWNY ZWIĄZKU.

Uchwałą Zarządu Zw. Zaw. Pracowników Lotnictwa w Polsce został mianowany radcą prawnym adw. **Ludomir Sójkowski,** który powierzył przyjmowanie klijentów, kierowanych przez Związek i prowadzenie ich spraw apl. adw. **Tadeuszowi Myślińskiemu.**

7. SKŁADKI CZŁONKOWSKIE.

Zarząd Główny przypomina Zarządom Oddziałów o konieczności regularnego uiszczania opłat członkowskich.

Za nieregularność wychodzenia „Pracownika Lotnictwa" i za ew. niedociągnięcia w pracy organizacyjnej Związku odpowiedzialność moralną ponoszą Zarządy, a w pierwszej mierze Prezesi tych Zarządów, które nie nadsyłają regularnie opłat członkowskich.

8. KOMUNIKATY PRASOWE.

Przypominamy Zarządom Oddziałów o obowiązku nadsyłania Komunikatów z życia Oddziału do Redakcji „Pracownika Lotnictwa".

Ś. † P.

STANISŁAWA WĘGLEWSKA

Opatrzona Św. Sakramentami, po długich i ciężkich cierpieniach zmarła dn. 29-go lipca 1935 r.

W Zmarłej tracimy długoletniego, wzorowego członka Związku, dobrą i uczynną koleżankę, a Państwowym Zakładom Lotniczym, w których Zmarła pracowała z poświęceniem, na stanowisku Kierownika Biura Personalnego od chwili powstania tej placówki, ubywa z szeregów przykładnych pracowników jeden z najzasłużeńszych.

ZARZĄD GŁÓWNY Z. Z. P. L. W POLSCE
ZARZĄD ODDZIAŁU P. Z. L.
REDAKCJA „PRACOWNIKA LOTNICTWA"

Lotnik górą!

Dzieci idą z postępem czasu. Za moich dziecinnych lat marzyło się o zostaniu konduktorem lub maszynistą, o prowadzeniu pociągów lub conamniej tramwajów. Imponowali nam ludzie, żyjący za pan brat z dziwnymi wozami, buchającymi dymem i parą lub sypiącymi iskry elektryczne. Wydawało nam się, że przed takim wozem cały świat stoi otworem, że wystarczy wsiąść, gwizdnąć, czy zadzwonić i ruszyć w tajemniczy świat innej ulicy ba! może innego miasta. A jeśli trafiła nam się też jakaś podróż, źródło niezapomnianych wrażeń i przeżyć, to z jakąż zazdrosną ciekawością śledziliśmy tych szczęśliwych ludzi, którzy nie tylko podróżować mogą codziennie, ale mają władzę nad parowymi smokami i kierują nimi, jak nam się zdawało, dowolnie.

Potem to wszystko spowszechniało i ustąpiło miejsca nowemu wynalazkowi, który skolei stał się władcą dziecinnych marzeń. Zgrabny, zwinny i szybki automobil i jego jedyny władca, szofer, zapanowali w marzeniach codziennych. Zostać szoferem! Czyż może być coś piękniejszego? Powóz bez koni, posłuszny na każde skinienie swego władcy, mogący zawieźć swego pana wszędzie, gdzie tylko jego dusza zapragnie, nieskrępowany ani linjami szyn, ani przymusową kwarantanną przystanków. To dopiero naprawdę otwarty świat, to dopiero źródło niewyczerpanych wrażeń i niezapomnianych rozkoszy! Było młode pokolenie, które wyrastało pod znakiem automobilu, pokolenie, które z odcieniem pogardy patrzyło na swych poprzedników, mogących marzyć zaledwie o koleji parowej.

Aż nad zdumionemi główkami zafurkotał aeroplan. I w marzeniach dzieci dokonał się nowy przewrót. Zrazu dziecięce oczy patrzyły ze strachem i niedowierzaniem, potem z rosnącym zachwytem. W kąt poszły kolejki na „prawdziwych" szynach, w kąt poszły nakręcane automobile. Ulubioną zabawką stał się mały aeroplan, i szofera wyparł zwycięsko z marzeń dziecinnych pilot, mechanik i konstruktor. Otwarły się przestworza. Dzieci chcą latać.

Zwycięstwo lotnika jest zupełne. W starych, skołatanych, przemęczonych głowach ludzi starszego pokolenia buntują się jeszcze przeciw panowaniu lotnika długoletnie nawyczki, pełne lęku niedowierzanie i przekorny upór. Ale nad pokoleniem młodem i najmłodszem aeroplan panuje niepodzielnie. Dzisiejsze dzieci marzą o lotach i konstruują aeroplany i szybowce. Rośnie pokolenie, pozostające pod władzą lotnictwa, pokolenie, którego dusza kształtuje się już nie w marzeniach o ziemi, ale o niezmierzonych przestworzach, o świecie bez granic i bez utartych szlaków. Kto może przewidzieć, jaki wpływ wywrze to na psychikę ludzką, czem będzie młode pokolenie zdobywców powietrza, jakie nowe idee i jakie nowe prądy urodzą się w głowach, które od dzieciństwa przywykają myśleć kategorjami, niezwiązanemi z jedyną dotychczas pewną podstawą, ziemią?

Lotnik zwyciężył. I to zwyciężył na długo, bodaj na stałe. Mogą zamieniać i udoskonalać się modele i konstrukcje, ale otwarta droga przez powietrze nie będzie już chyba rychło zastąpiona innym szlakiem. Na długo też, może trwale, wnosi lotnictwo nowe walory psychiczne w dusze młodego pokolenia. Walory te zwolna utorują sobie drogę we wszystkich dziedzinach życia. Przyszły świat będzie światem lotnika.

Arwin.

Praca nie jest towarem na sprzedaż, ale jest treścią życia i czynnikiem rozwoju Narodów.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.